

Entwicklung der Low Cost-Carrier in Deutschland, Europa und weltweit

VDR-Regionalkonferenz Ost
Berlin, 13.9.2017

Peter Berster, Dieter Wilken



1. Low Cost-Carrier – Ein aktueller Trend?!
2. Entwicklung der Low Cost-Carrier in Deutschland
3. Low Cost-Carrier in Europa
4. Low Cost-Carrier weltweit
5. Perspektiven des weltweiten Luftverkehrs
6. Zusammenfassung



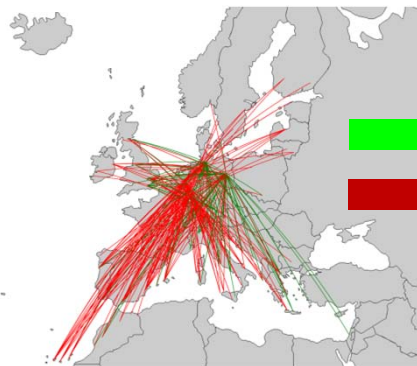
1. Low Cost-Carrier – Ein aktueller Trend?!

Entwicklung

- 1971 Gründung **Southwest** in den USA nach einer Idee von Herb Kelleher
- In Europa ist **Ryanair** der Pionier mit der Gründung im Jahr 1985
- Mittlerweile rund **20 Gesellschaften in Deutschland**, rund **30 Gesellschaften in Europa** und ca. 100 weltweit
- Große Gesellschaften in Europa: **Ryanair, Easyjet, Germanwings, (Air Berlin (LCC)), Vueling**
- Konkurs/Übernahme: **Debonair, Buzz, GO, V-Bird, Volare, Air Polonia, ... , Jet4you, Windjet, Flybaboo**
- Kooperationen: **Air Berlin** und (dba, gexx) und **Niki** und **Ethiad** (Oneworld-Allianz), **Easyjet** und ???
- Langfristig werden nur wenige große am Markt bleiben können

Streckennetze

- Möglichst **keine Überschneidungen**
- **Spezialisierung** auf Strecken



Easyjet 2015
Ryanair 2015



Hauptmerkmale

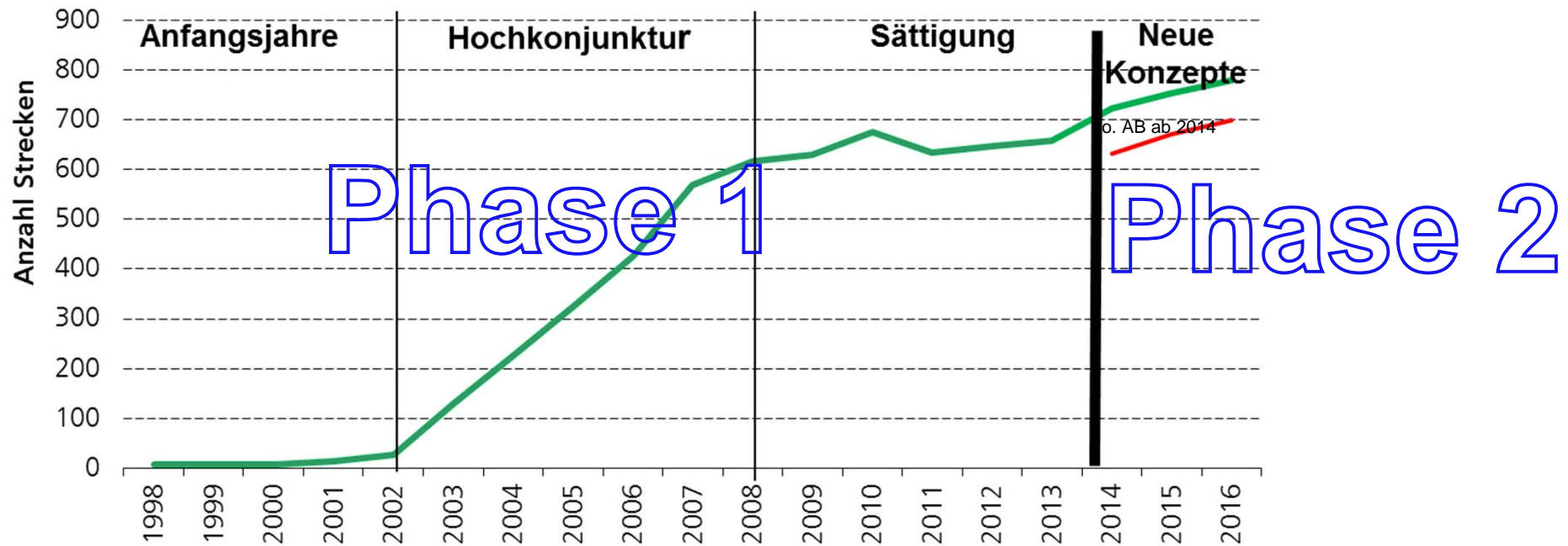
- Sehr **niedrige spezifische Kosten**
- Strikte **Kostenkontrolle**
- Punkt zu Punkt-Verbindungen, relativ **kurze Distanzen**
- Vermeidung von kostenlosen **Zusatzleistungen**
- Direktmarketing via **Internet**
- **Preisstrategien** mit niedrigen, jedoch nachfrageabhängigen Preisen
- Einheitliche **Flotte**, hohe **Sitzplatzdichte**
- Einfache **Bodenverkehrsdienste**
- Auswahl **geeigneter Flughäfen**, schnelle **Turnaround-Zeiten**
- Weglassen von **Flugscheinen und Reservierungsdiensten**
- Tendenz zur **Vermischung der Geschäftsmodelle**
- Bei **Sättigung**: Tendenz zur **Abkehr der typischen Merkmale**
 - Etabl. Gesellschaften werden verstärkt über Töchter aktiv
 - Distanzen werden länger (z.B. Nordafrika, Kanaren)
 - Großflughäfen werden verstärkt in Netze eingebunden
 - Wettbewerb wird verschärft
 - Beginn von Langstrecken-LCC
 - Pakete für Geschäftsreisende

Traditionell

Neue Tendenzen



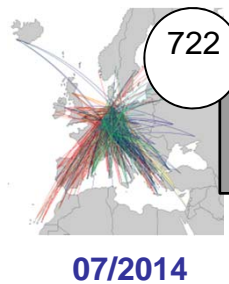
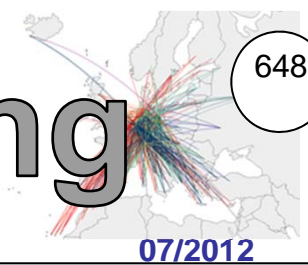
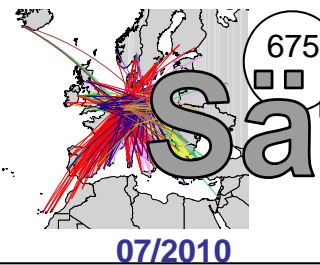
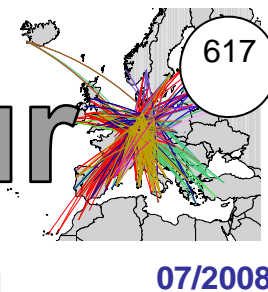
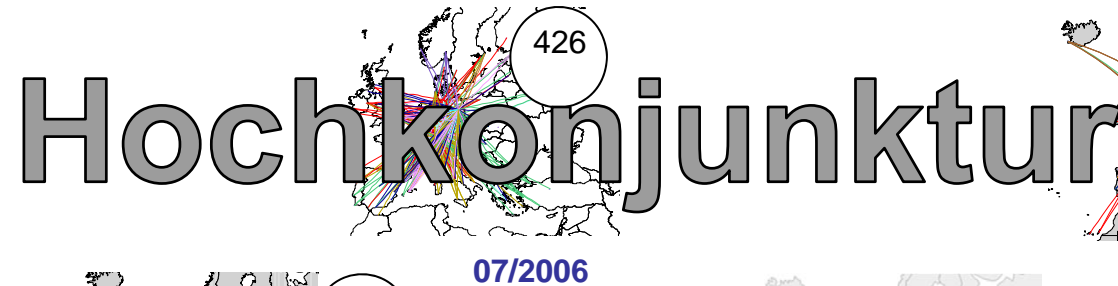
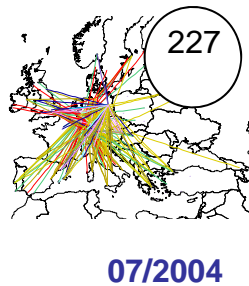
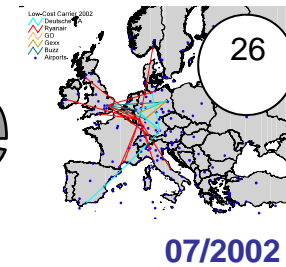
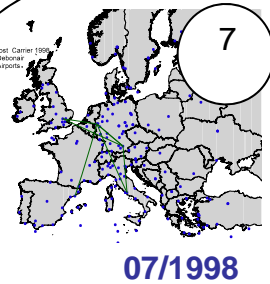
2. Entwicklung der Low Cost-Carrier in Deutschland



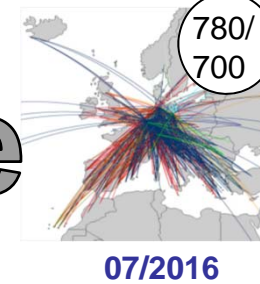
Entwicklung der Anzahl der Strecken der Low Cost Carrier in Deutschland



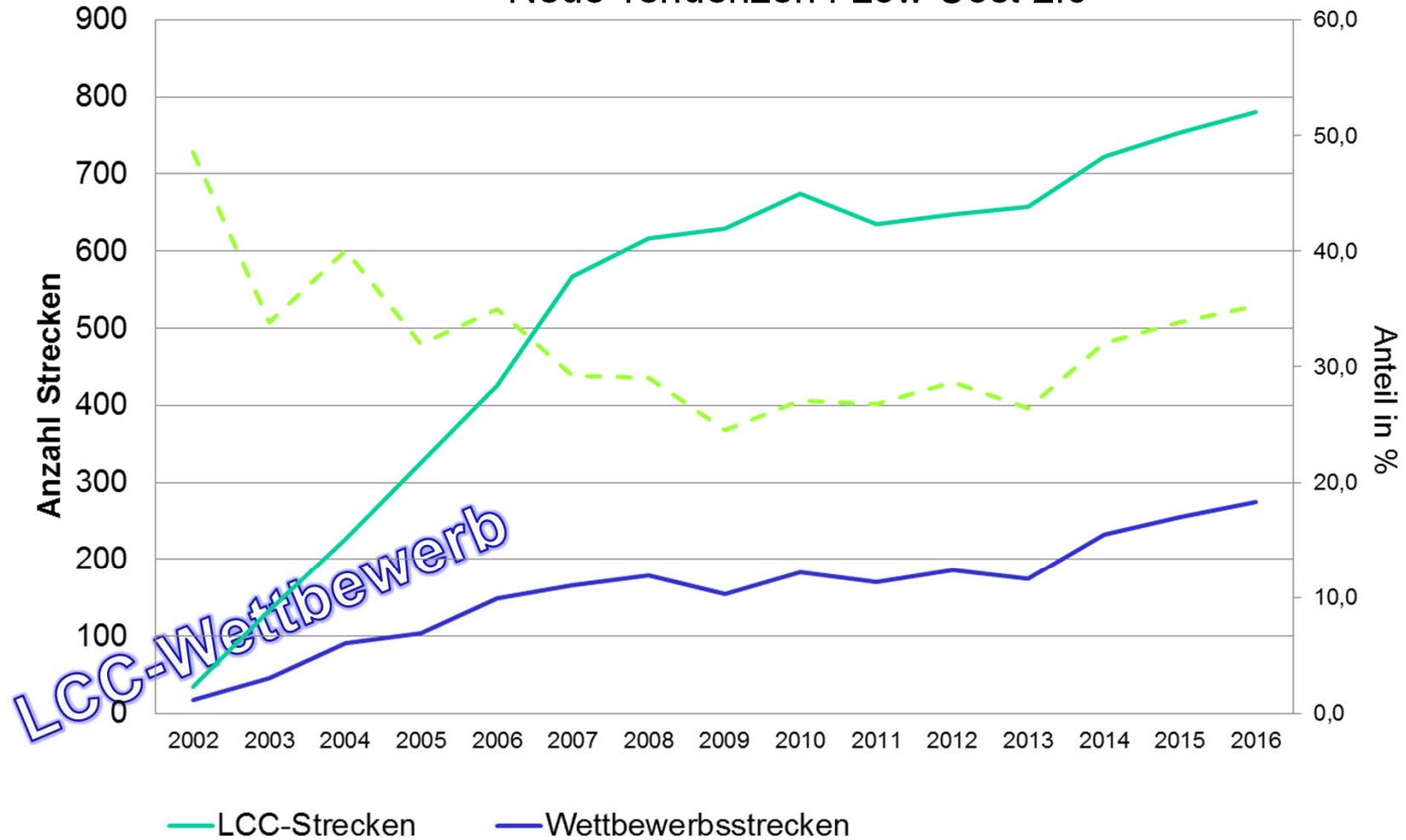
– Phasen der Netzentwicklung –



Neue Konzepte

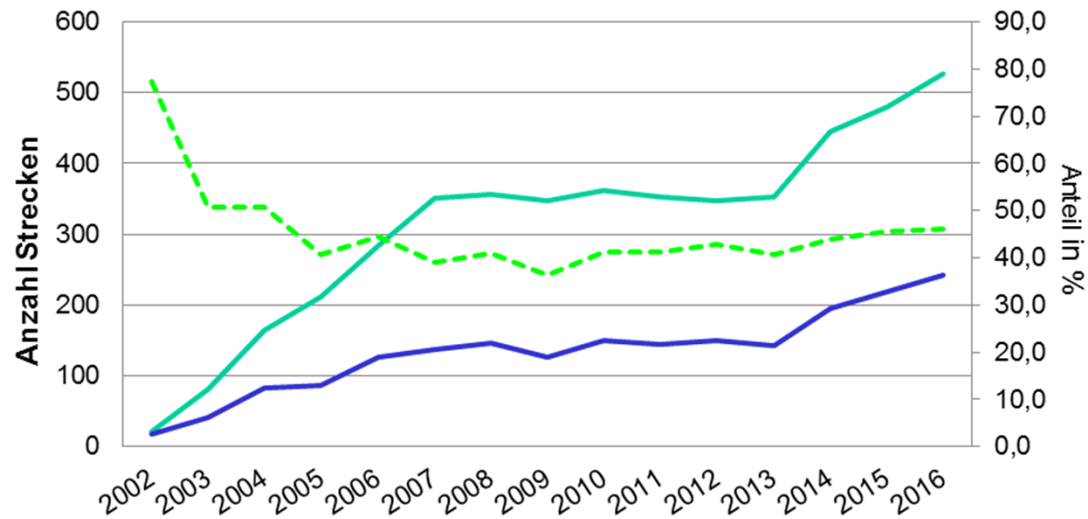


Neue Tendenzen : Low Cost 2.0

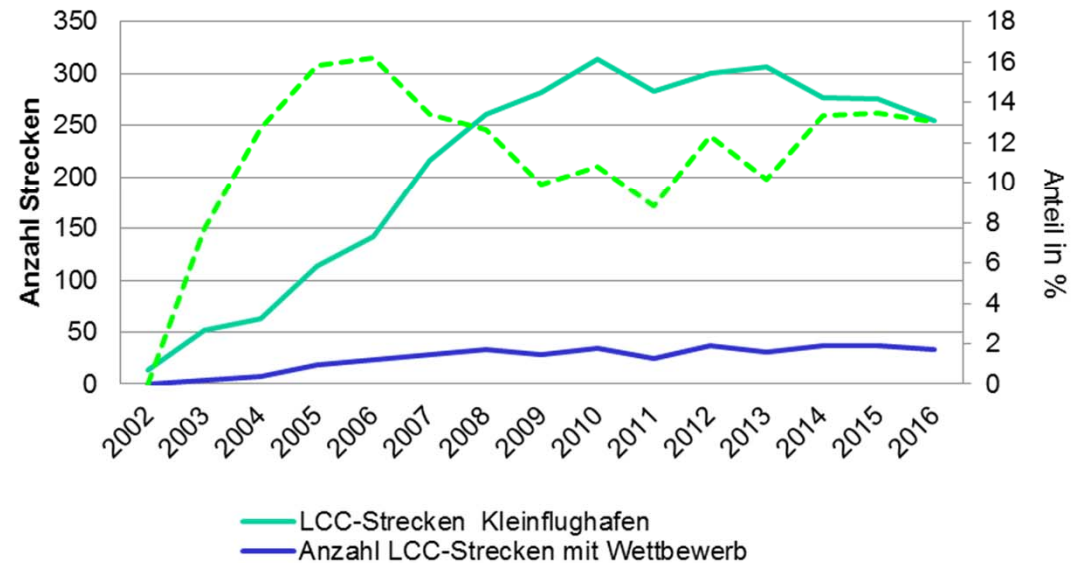


Entwicklung des Wettbewerbs auf den Strecken der einzelnen Low Cost Carrier in Deutschland





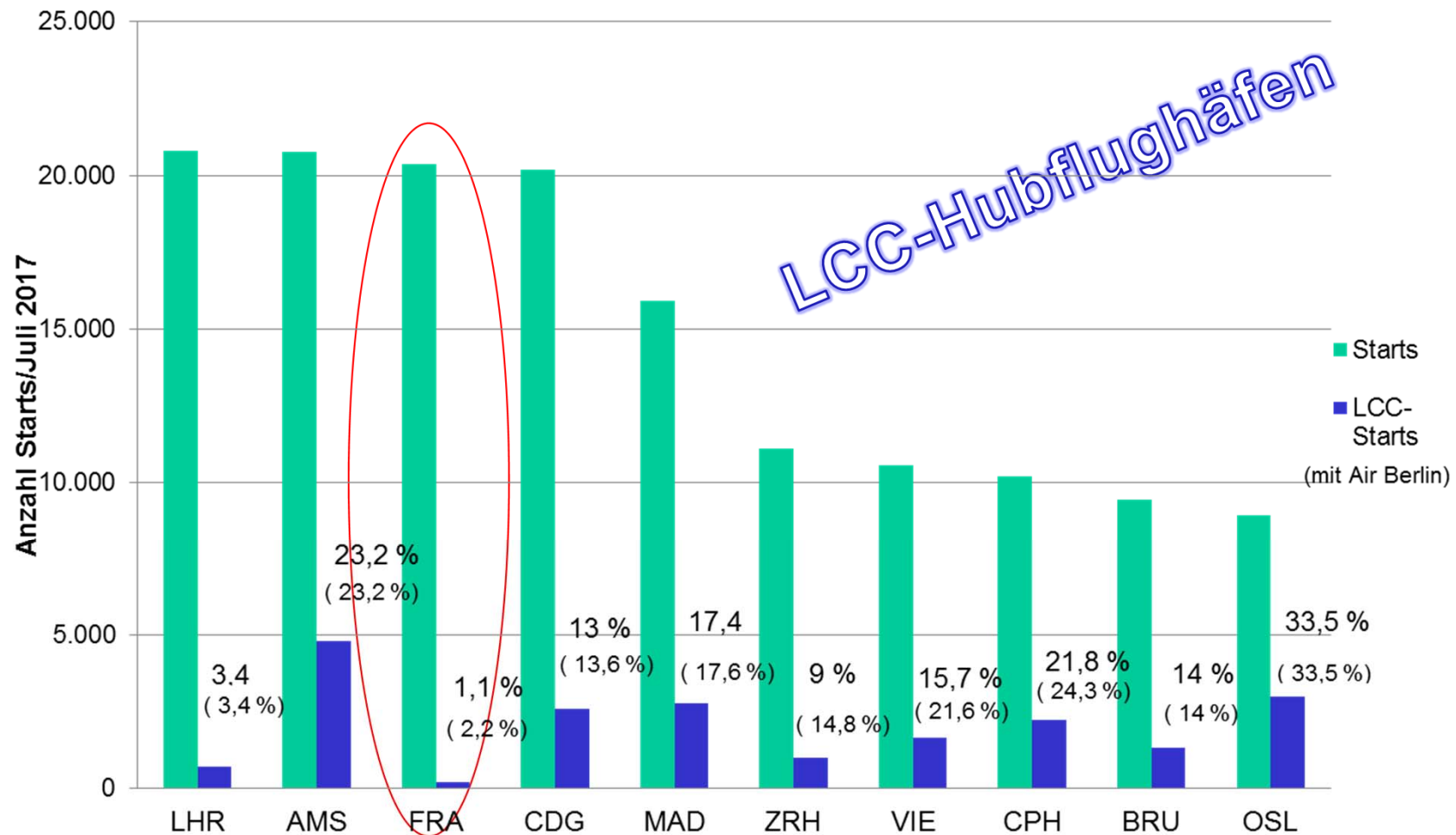
LCC-Großflughäfen



Entwicklung des Wettbewerbs auf den Strecken der einzelnen Low Cost Carrier in Deutschland: Großflughäfen/Kleinere Flughäfen



Low Cost-Carrier Angebote an Hub-Flughäfen in Deutschland und Europa



Entwicklung der Low Cost Angebote im Sommer 2017
 (nach Anzahl Starts im Juli)

* mit Air Berlin



Plandaten



Entwicklung der Low Cost Angebote im Sommer 2017 - Fluggesellschaften (Auswahl)

	Juli 2016	Juli 2017	Veränderung
Eurowings/Germanwings	9.557	9.643	0,9
Ryanair	3.801	4.634	21,9
Easyjet	2.208	2.290	3,7
Wizz	715	919	28,5
Transavia	486	428	-11,9
FlyBe	484	510	5,4
Vueling	452	305	-32,5
Norwegian	352	414	17,6
WOW	66	83	25,8
Eurowings/Germanwings – Total	9.838	10.609	7,8
Eurowings by Air Berlin	0	659	---
Eurowings by SunExpress	281	307	9,3
Dav. Eurowings Langstrecke	59	109	84,7

(nach Anzahl Starts im Juli)



Plandaten



Entwicklung der Low Cost Angebote im Sommer 2017 - Strecken

Eurowings/ Germanwings	Neu	Weg
BRE	1	0
CGN	10	7
DRS	1	1
DUS	5	3
FDH	1	0
FMO	1	
GWT	1	
HAJ	4	1
HAM	1	4
HDF	0	1
MUC	30	0
RLG		1
STR	7	1
SXF	0	2
TXL	3	5
	65	26

Ryanair	Neu	Weg
SXF	19	
NUE	10	
NRN	4	2
HHN	4	2
HAM	12	0
FMM	1	1
FKB	1	
DTM	1	
CGN	1	
BRE	1	2
FRA	4	
	58	7

Wizz Air	Neu	Weg
CGN	2	
DTM	4	2
FDH	2	
FKB	1	1
FMM	6	1
HAJ	5	
HHN	1	2
NUE	4	
SXF	3	
	28	6

Easyjet	Neu	Weg
HAM	3	2
SXF	6	1
	9	3

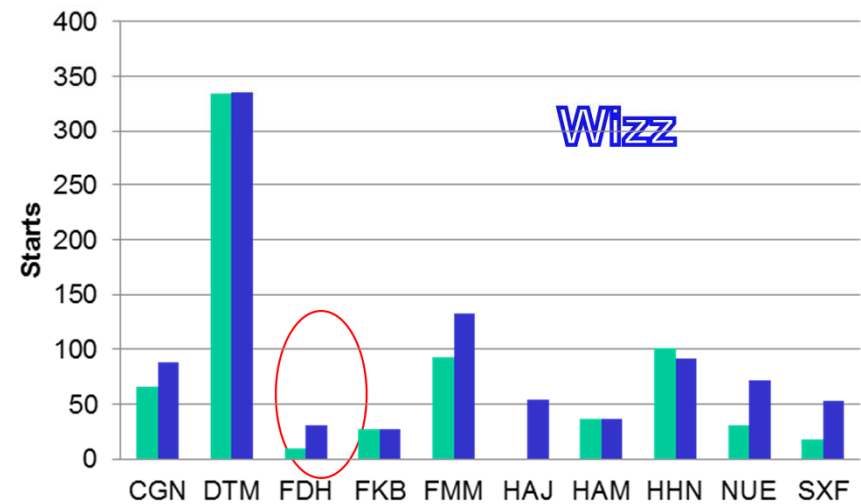
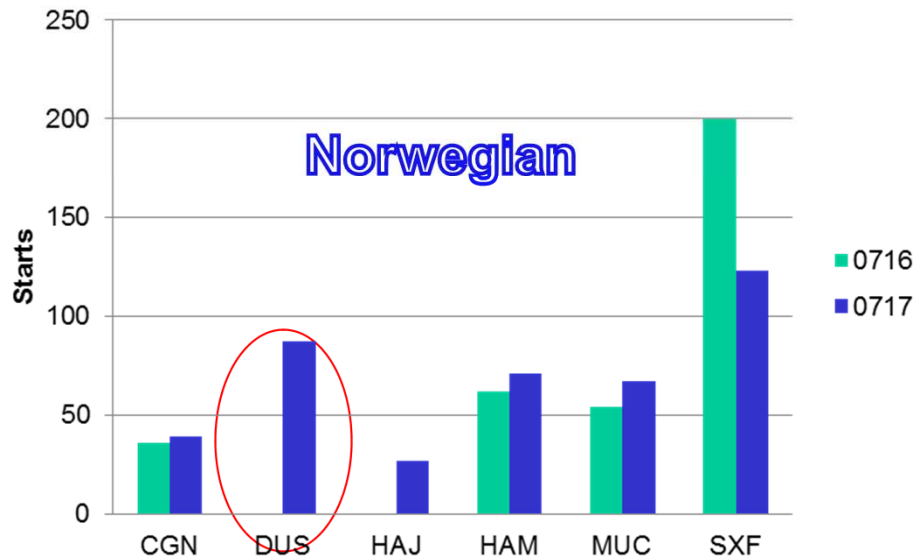
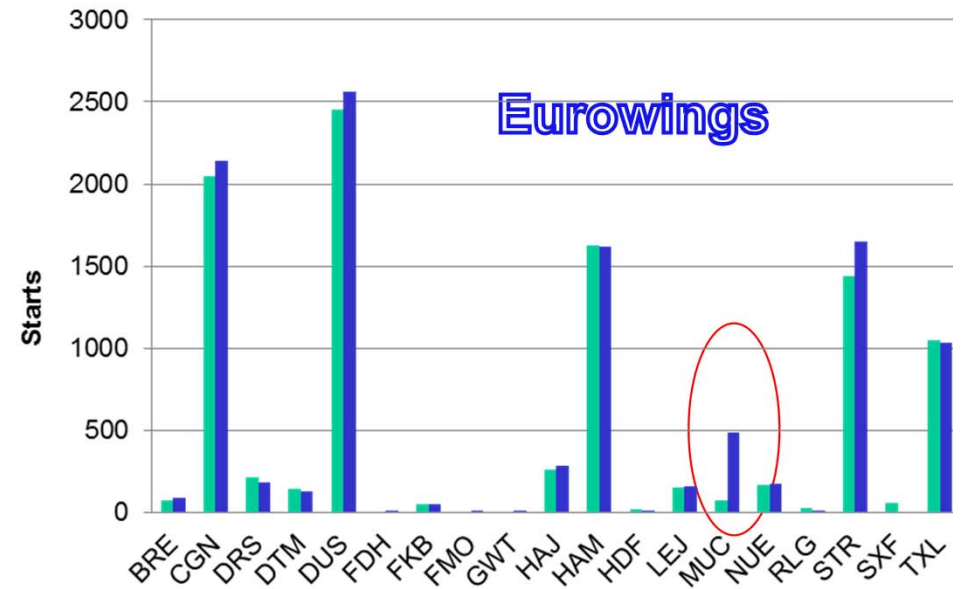
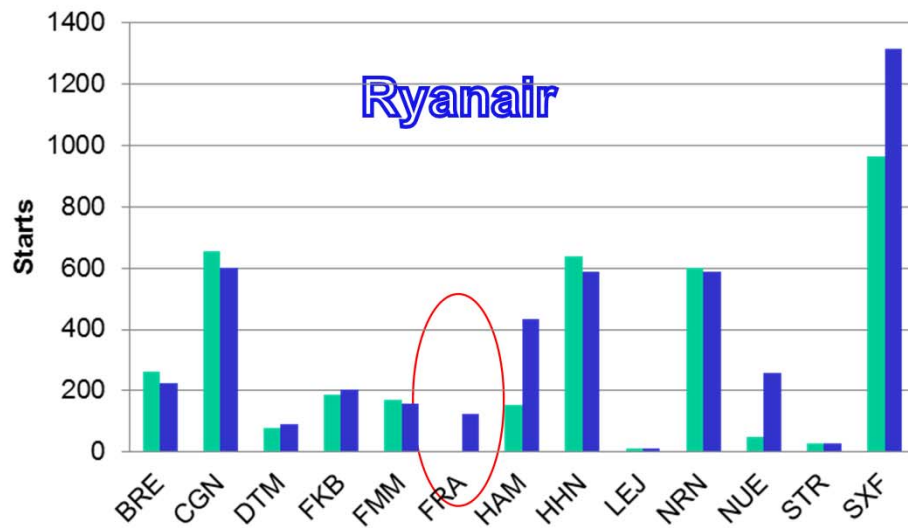
Eurowings-Langstrecke	Karibik	Nord Amerika	Südostasien	Südafrika	Ostafrika	
0716	23	14	18	0	4	59
0717	50	35	9	6	9	109

(nach Anzahl Starts im Juli)



Plandaten

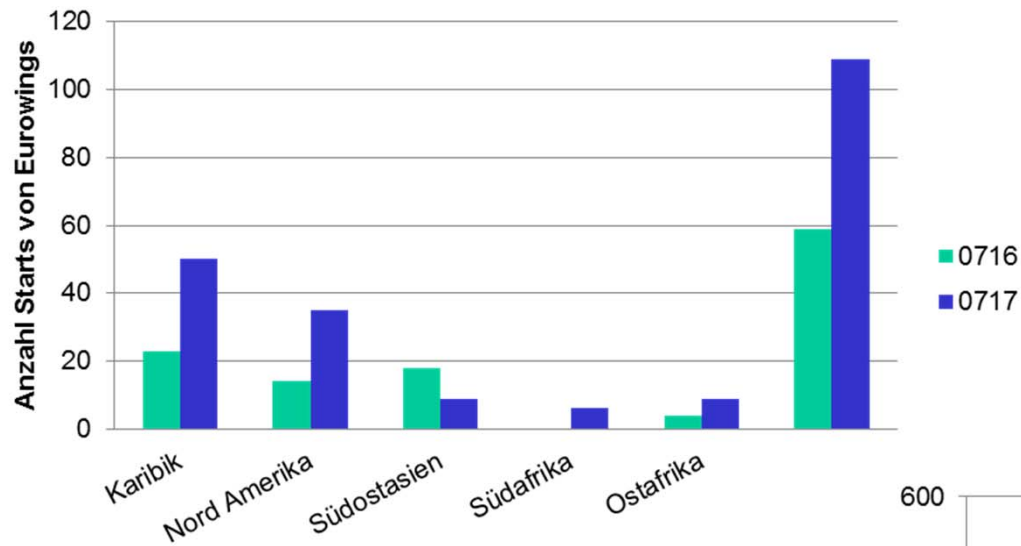




Entwicklung der Low Cost Angebote im Sommer 2016 und 2017

(nach Anzahl Starts im Juli)

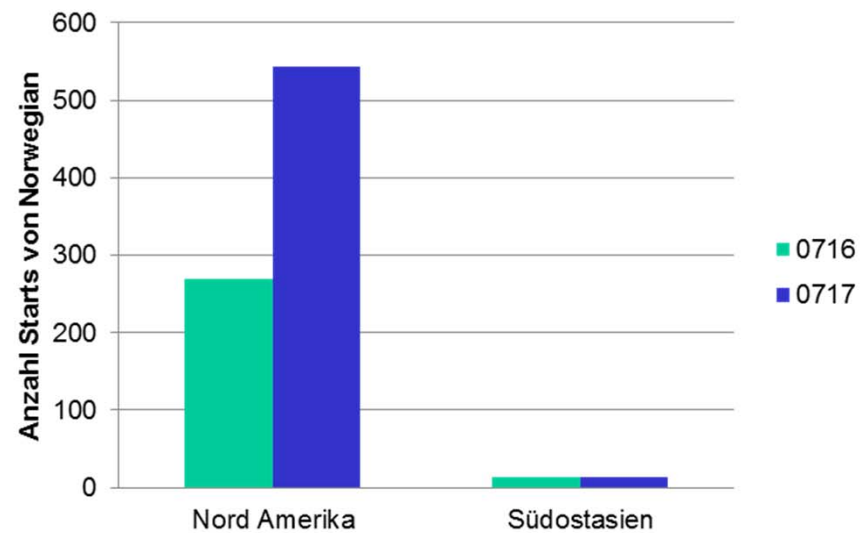




Norwegian: +92%
Juli 2016: 284
Juli 2017: 543

Eurowings: +75%
Juli 2016: 59
Juli 2017: 103

LCC-Langstrecke

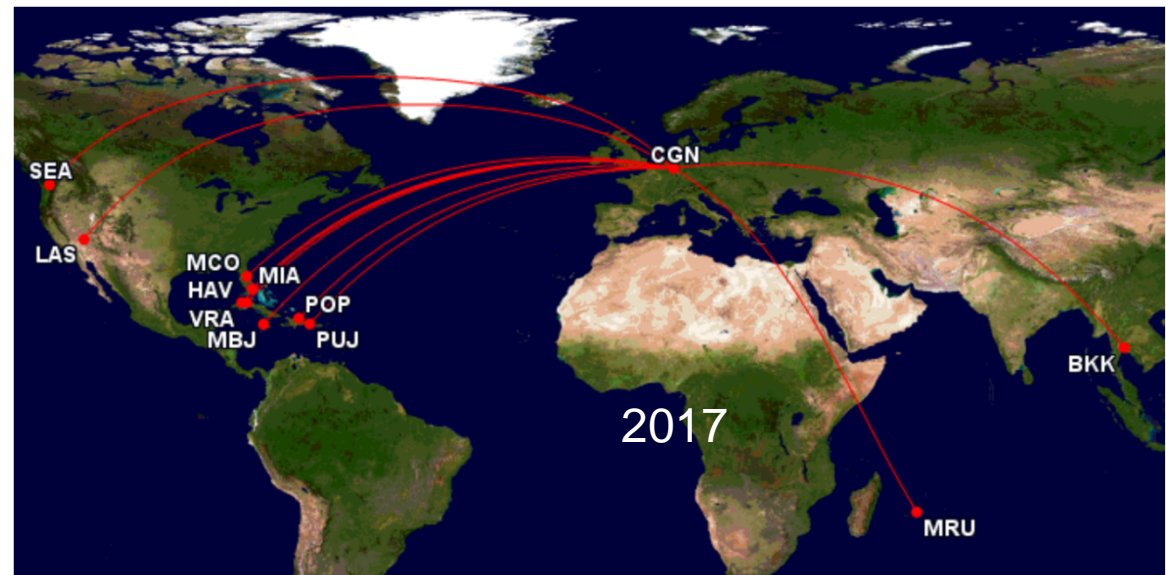
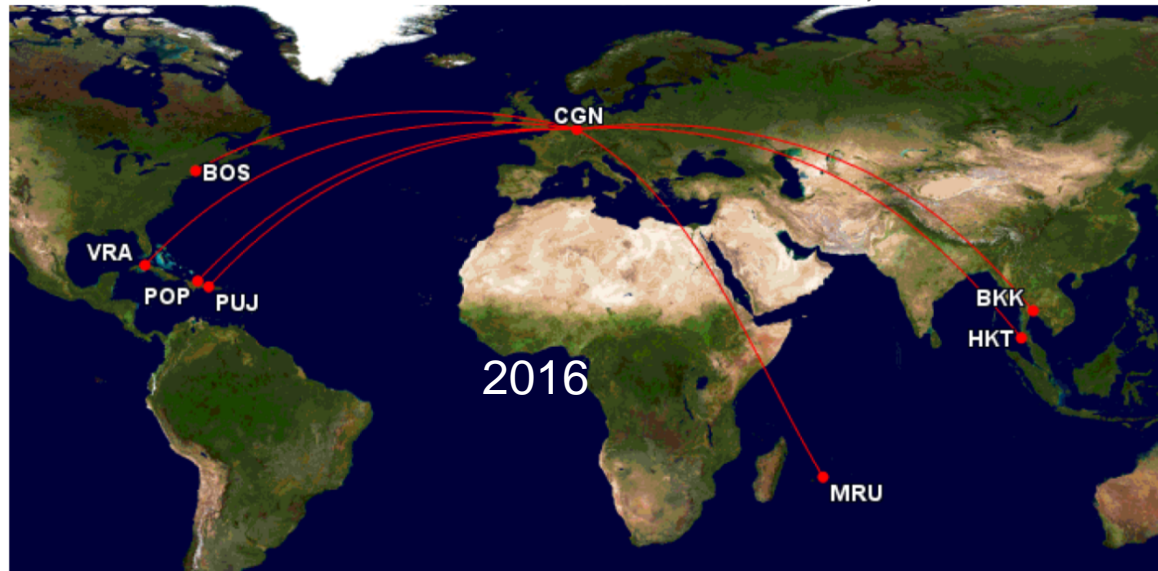


Langstrecken-Low Cost Verkehre von Eurowings und Norwegian im Sommer 2016 und 2017
(nach Anzahl Starts im Juli)



Plandaten





Langstrecken-Low Cost Verkehre von Eurowings im Sommer 2016 und 2017

Quelle: OAG, gcmmap.com, DLR



Plandaten





Langstrecken-Low Cost Verkehre von Norwegian im Sommer 2016 und 2017

Quelle: OAG, gcmmap.com, DLR



Plandaten



LCC-Umsteiger LCC-Zusatzleistung LCC-Kundenbindung

Ryanair

Jetzt auch Anschlussflüge 06.04.2017 (Quelle: BizTravel)

Abkehr vom Point-to-Point-Dogma: Ryanair bietet Ende April 2017 erstmals offiziell Anschlussflüge an. Auf Routen via Rom wird das Gepäck laut Marketing-Chef Kenny Jacobs für weiter fliegende Passagiere durchgecheckt und sie müssen den Sicherheitsbereich nicht verlassen. – Minimum: 3 Stunden Umsteigezeit

Eigene Webseite besser vermarkten

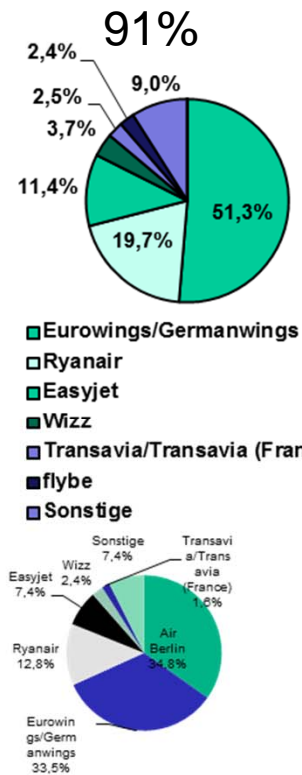
Als weiteres zentrales Element der künftigen Strategie hat Jacobs jetzt die Ryanair-Website genannt. „Wir wollen daraus das Amazon des Reisens machen“, so der Marketing-Manager. Vorgesehen sei, beispielsweise dort auch Flüge von Drittgesellschaften buchbar zu machen. „Wenn eine Airline zum Beispiel eine Verbindung von Cancun nach Europa anbietet, kann sie unsere Reichweite nutzen.“ Etwa so, wie kleineren Händlern Amazon als Verkaufsplattform dient. „Da sind wir auch für andere Reiseprodukte offen – wie Kreuzfahrten“, sagt Jacobs.

Kundenbindung

Schließlich schraubt der selbst ernannte „Aldi in the skies“ (Jacobs) an Details, die die Kundenbindung erhöhen sollen. Bonusangebote, Expressbuchung in drei Klicks bei gespeicherten Verbindungen und der automatische Check-in für beide Flüge, sobald der Rückflug gebucht ist, gehören dazu.



– Entwicklung der LCC- Flugangebote –



		07/2016			07/2015			Veränderung		
	Fluggesellschaft	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken	Flüge	Sitze	Strecken
	(Air Berlin-LCC)	(2332)	(345575)	(135)	(2212)	(329606)	(134)	(5,4)	(4,8)	(0,7)
1	Eurowings/Germanwings	2.245	318.289	380	2.174	290.356	310	3,3	9,6	22,6
2	Ryanair	860	162.540	190	630	119.070	169	36,5	36,5	12,4
3	Easyjet	499	81.588	83	483	78.276	82	3,3	4,2	1,2
4	Wizz	162	29.176	53	146	26.280	45	11,0	11,0	17,8
5	Transavia/Transavia (France)	110	20.470	22	3	567	1	3566,7	3510,2	2100,0
6	flybe	104	8.622	10	74	6.210	8	40,5	38,8	25,0
7	Vueling	103	18.388	19	121	21.524	22	-14,9	-14,6	-13,6
8	Norwegian Air Shuttle/Intern	75	14.064	24	89	16.516	27	-15,7	-14,8	-11,1
9	Aer Lingus	71	12.354	8	69	11.616	7	2,9	6,4	14,3
10	Air Baltic	61	5.994	12	63	4.993	10	-3,2	20,0	20,0
11	Corendon	24	4.320	14	20	3.534	14	20,0	22,2	0,0
12	Blue Air	19	2.926	6	10	1.592	3	90,0	83,8	100,0
13	WOW	15	2.250	3	10	1.500	3	50,0	50,0	0,0
14	Pobeda	8	1.440	2	0	0	0	--	--	--
15	Volotea	6	748	3	4	500	2	50,0	49,6	50,0
16	HOP!	5	250	1	5	250	1	0,0	0,0	0,0
17	Jet2	4	592	1	4	592	1	0,0	0,0	0,0
	...									
	Summe	4.374	684.497	833	4.031	592.814	724	8,5	15,5	15,1
	(mit Air Berlin)	(6706)	(1030072)	(968)	(6243)	(922420)	(858)	(7,4)	(11,7)	(12,8)

		07/2016			07/2015			Veränderung		
Rang	Zielland	Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken	Flüge	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	969	139.852	61	959	120.449	67	1,0	16,1	-9,0
2	Spanien	665	114.486	100	590	99.649	104	12,7	14,9	-3,8
3	Großbritannien	610	88.209	63	568	82.459	59	7,4	7,0	6,8
4	Italien	467	77.535	103	396	62.609	94	17,9	23,8	9,6
5	Frankreich	166	24.006	31	146	19.459	27	13,7	23,4	14,8
6	Schweiz	157	22.484	11	144	20.147	11	9,0	11,6	0,0
7	Griechenland	127	20.434	43	110	17.517	40	15,5	16,7	7,5
	...									
	Summe	4.374	684.497	700	4.031	592.814	670	8,5	15,5	4,5
	(mit Air Berlin)	(6706)	(1030072)	(780)	(6243)	(922422)	(754)	(7,4)	(11,7)	(3,4)

(Werte gelten jeweils für eine Juliwoche)

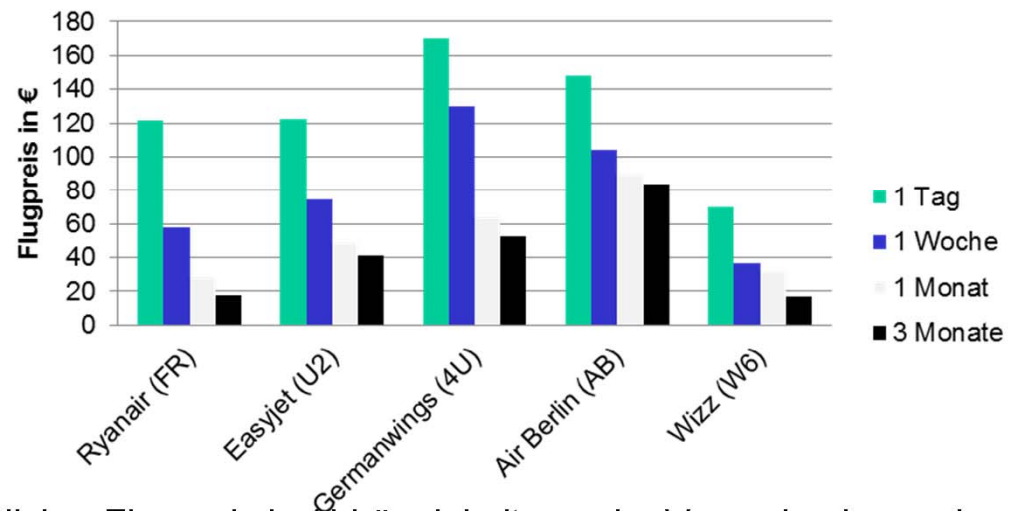
Quelle: OAG, DLR



– LCC-Flugpreise –

	(Nur Flugpreis)	(inkl. Steuern/ Gebühren/Zuschläge)
	- für ausgewählte Tage -	
Ryanair (FR)	k.A.	56,41
Easyjet (U2)	k.A.	71,73
Germanwings (4U)	80,45	104,22
Air Berlin (AB)	46,62	106,63
Wizz (W6)	38,89	39,09

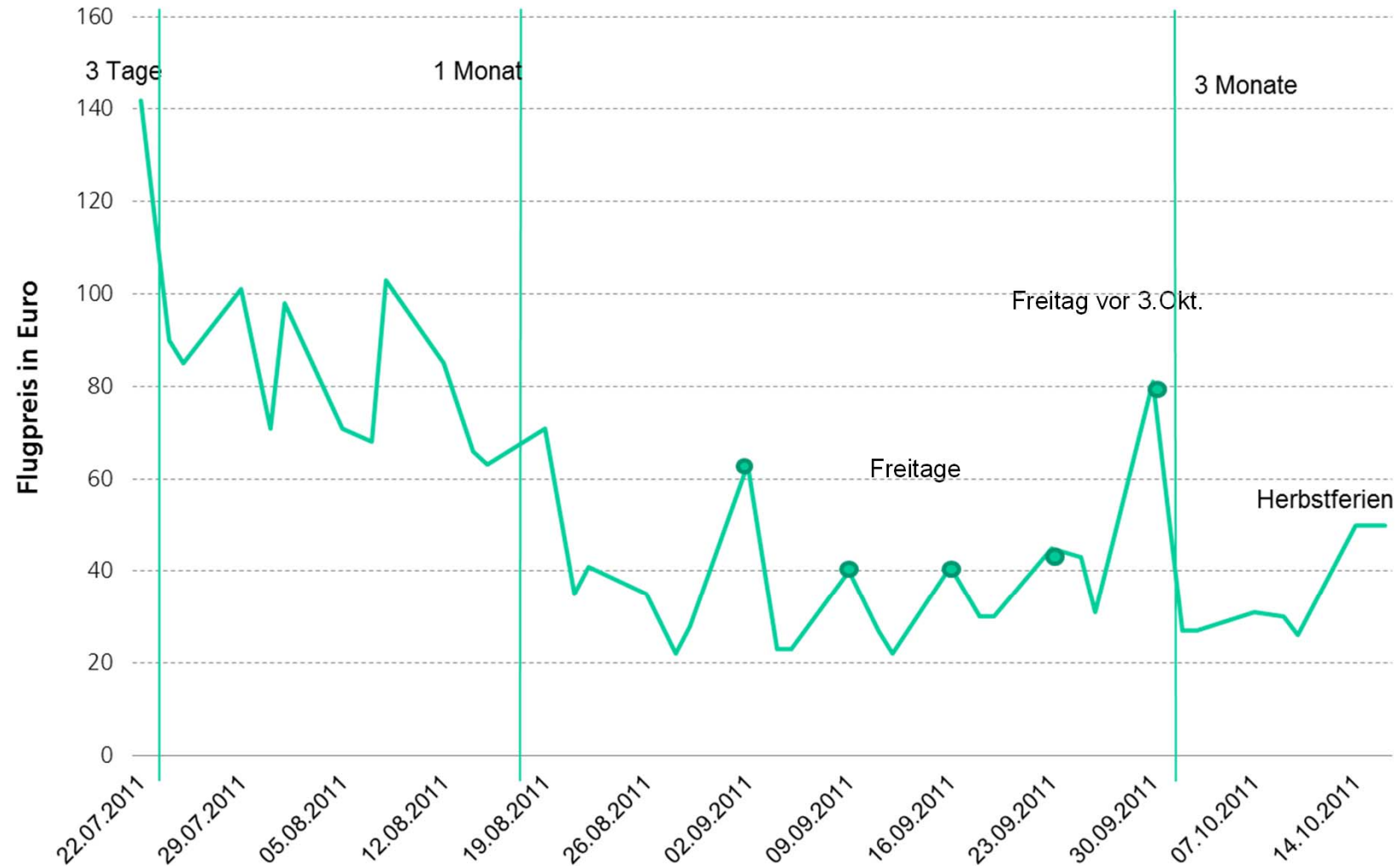
Durchschnittlicher Flugpreis in Abhängigkeit vom
Vorausbuchungszeitraum auf ausgewählten Strecken
im Herbst 2016



Durchschnittlicher Flugpreis in Abhängigkeit von der Vorausbuchungsdauer
(Buchungstag; 30.08.2016)

Quelle: diverse Fluggesellschaften, DLR





Flugpreis auf der Strecke Köln – Edinburgh mit easyJet in Abhängigkeit von der Vorausbuchungsdauer (Buchungstag; 18.7.2011)

Quelle: easyJet, DLR

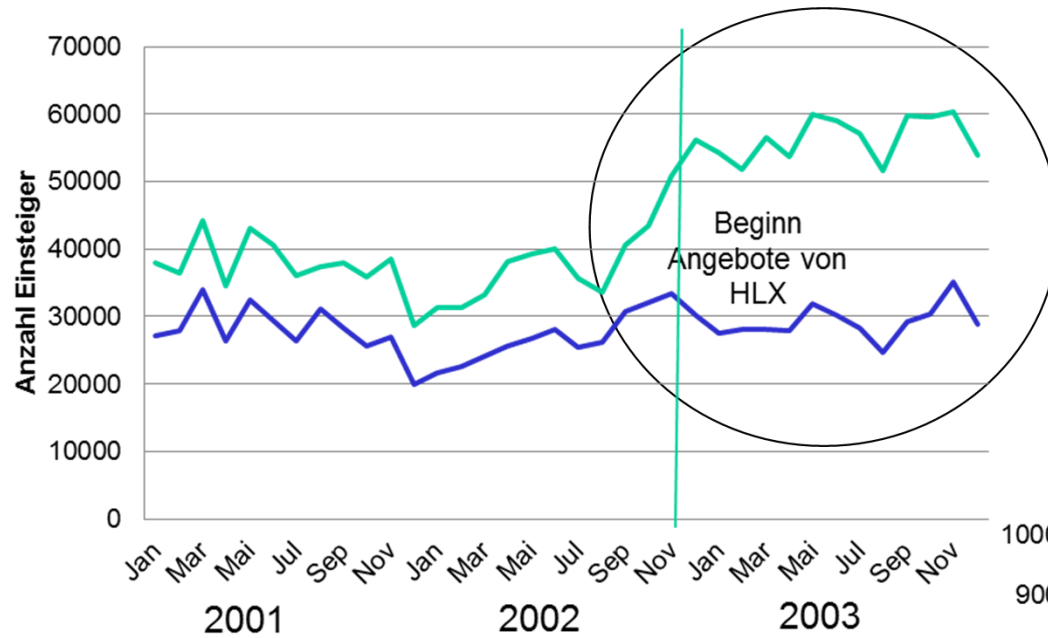


Flughafen	Passagiere im Jahr 2016 (in Tsd.)		
	Gesamt	LCC	Anteil LCC (%)
SXF	11.638	10.055	86,4
CGN	11.896	7.389	62,1
HAM	16.194	6.097	37,7
DUS	23.511	5.431	23,1
STR	10.604	4.074	38,4
TXL	21.251	3.364	15,8
MUC	42.173	2.804	6,6
HHN	2.513	2.511	99,9
NRN	1.853	1.853	100,0
DTM	1.919	1.808	94,2
FMM	969	962	99,3
BRE	2.569	955	37,2
HAJ	5.395	788	14,6
NUE	3.470	746	21,5
FKB	1.102	694	63,0
FRA	60.686	539	0,9
DRS	1.658	497	29,9
LEJ	2.177	350	16,1
LBC	76	76	100,0
RLG	152	39	25,5
FDH	521	37	7,0
SCN	401	0	0,1
FMO	779	0	0,0
PAD	698	0	0,0
ERF	229	0	0,0
Gesamt	224.434	51.067	22,8
Gesamt m. Air Berlin	(224.434)	(75.828)	(33,8)

– Luftverkehrsnachfrage –

Quelle: Sabre, Deutsche
Luftverkehrsstatistik, DLR

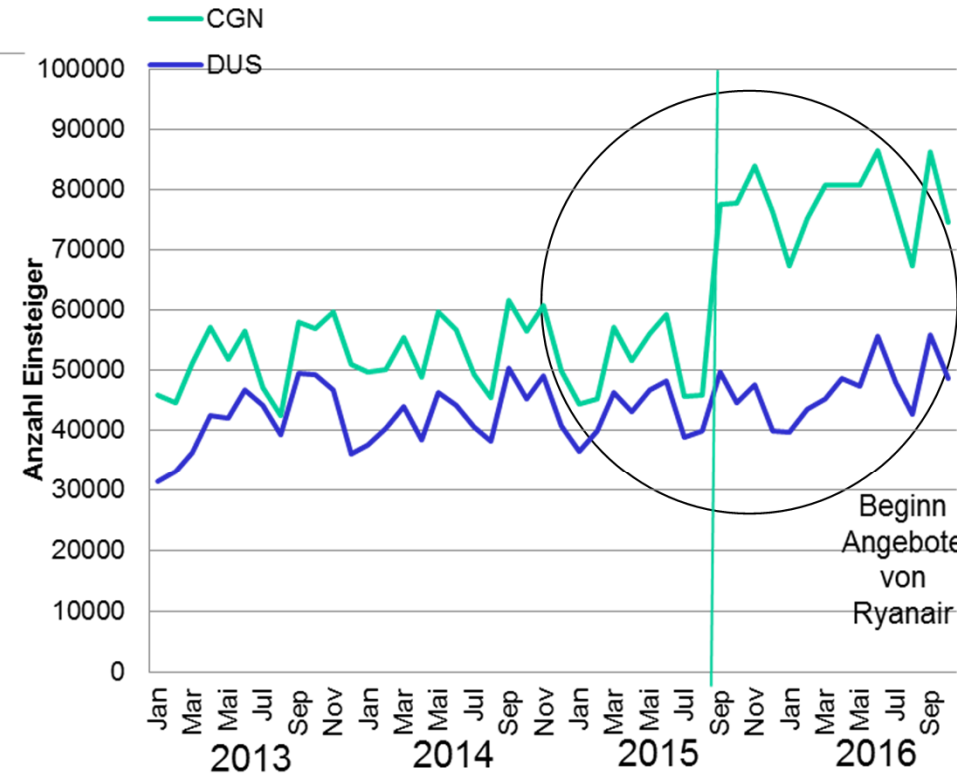




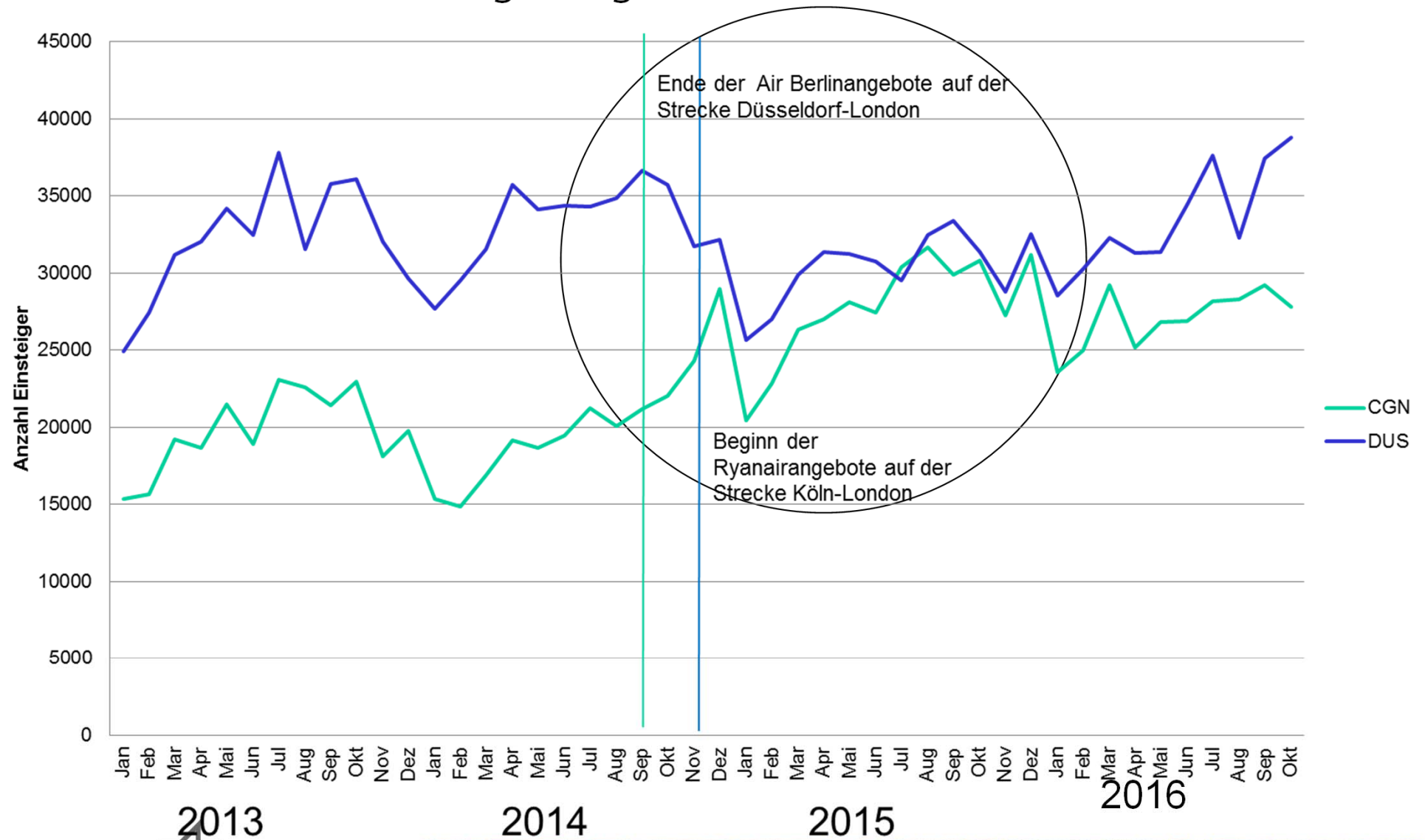
Verkehrsgenerierung

Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage
aus dem Rheinland nach Berlin

Quelle: Deutsche
Luftverkehrsstatistik, DLR



Verkehrsverlagerung



3. Low Cost-Carrier in Europa

Rang	Land	Flüge	Sitze	Strecken
1	Ryanair	13.977	2.641.653	2.541
2	Easyjet	10.654	1.765.920	1.474
3	Vueling	4.812	872.096	778
4	Flybe	4.085	287.792	369
5	Norwegian Air Shuttle/Int.	3.668	678.923	776
	<i>Air Berlin (LCC)</i>	<i>3.647</i>	<i>559.108</i>	<i>280</i>
6	Eurowings/ Germanwings	3.645	516.339	694
7	Wizz	2.965	536.020	806
8	Aer Lingus	2.220	322.111	218
9	Transavia/ Transavia.Fr	2.007	366.083	372
10	Jet 2	1.438	251.862	406
11	HOP!	1.411	107.496	191
12	Volotea	1.192	148.694	372
13	Air Baltic	904	85.716	113
14	Blue Air	546	86.114	132
15	Pobeda	523	94.140	94
	...			
	Summe	55.011	8.926.462	9.690
		(58.658)	(9.485.570)	(9.970)*

Die größten Low Cost-Carrier in Europa
(nach Anzahl Starts/Woche im Juli 2016)

* mit Air Berlin



Rang	Fluggesellschaft	Flüge	Sitze	Strecken
1	Großbritannien	12.277	1.743.463	1.323
2	Spanien	8.614	1.549.639	1.115
3	Italien	6.445	1.105.950	1.044
4	Frankreich	5.300	757.244	819
5	Deutschland	4.374	684.497	700
6	Irland	2.242	367.096	224
7	Niederlande	1.626	272.099	211
8	Norwegen	1.468	259.600	234
9	Portugal	1.435	257.494	183
10	Griechenland	1.351	238.592	361
11	Polen	1.175	214.027	293
12	Schweiz	1.026	169.710	145
13	Schweden	863	156.432	156
14	Belgien	775	139.713	121
15	Dänemark	743	134.266	106
	...			
	Summe	55.011	8.926.462	8.256

Low Cost-Angebote in den Ländern in Europas
(nach Anzahl Starts/Woche im Juli 2016)

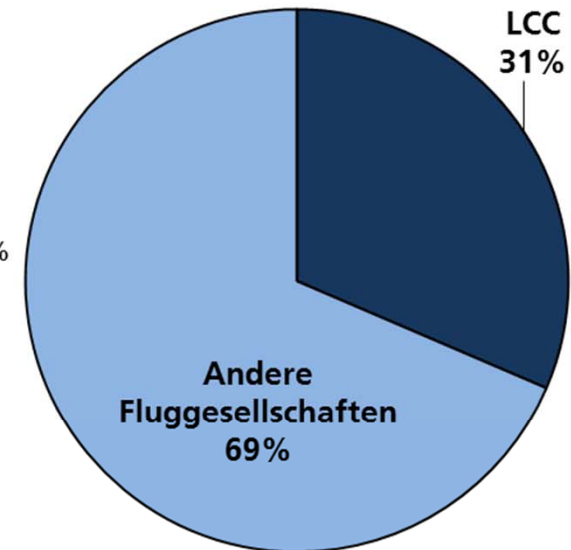
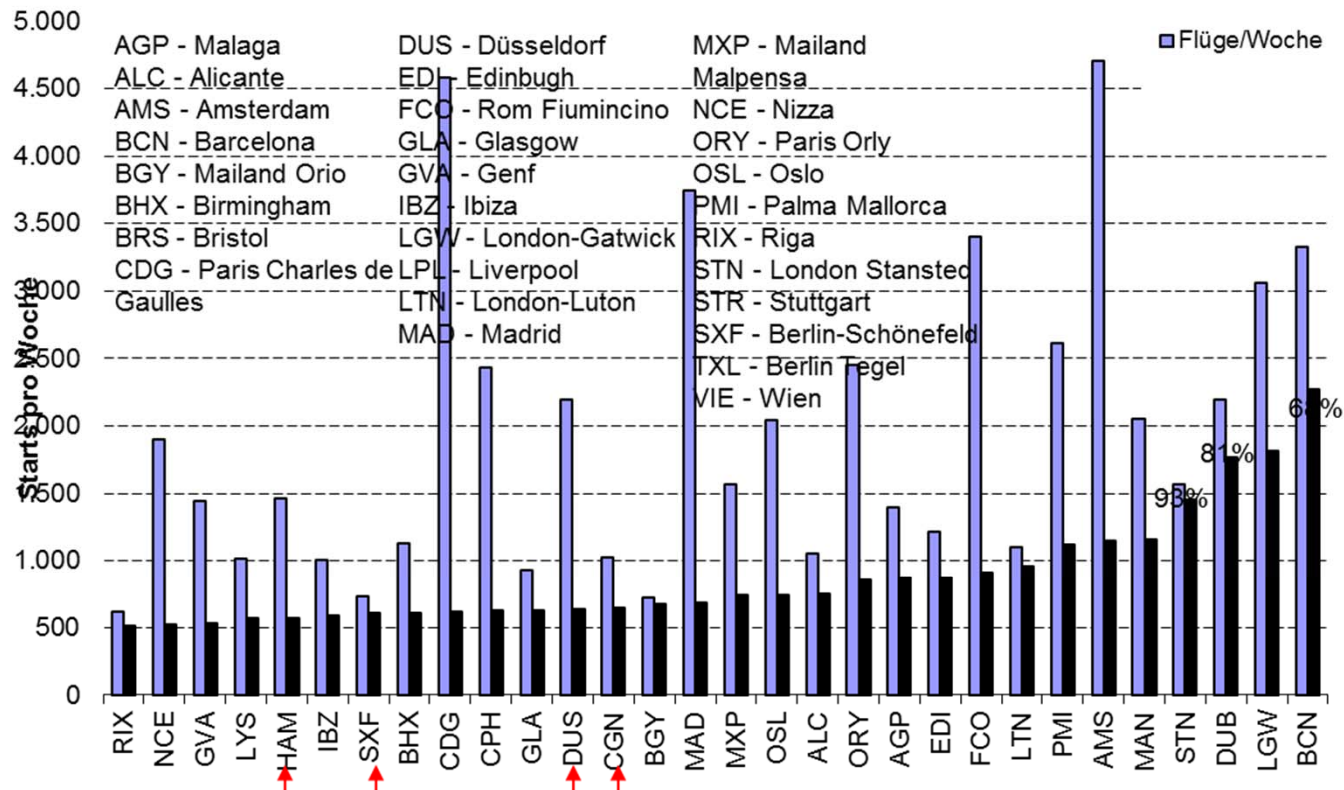
auf über 8.200 Strecken (84%) nur 1 LCC (2013:91%),

auf rund 1.000 Strecken 2 LCC,

auf rund 150 Strecken mehr als 2 LCC

Quelle: OAG, DLR





Die größten Flughäfen mit LCC-Angeboten in Europa
(nach Anzahl Starts/Woche im Juli 2016)

* mit Air Berlin

Anteil LCC-Angeboten in Europa
(nach Anzahl Starts/Woche im Juli 2016)

* mit Air Berlin

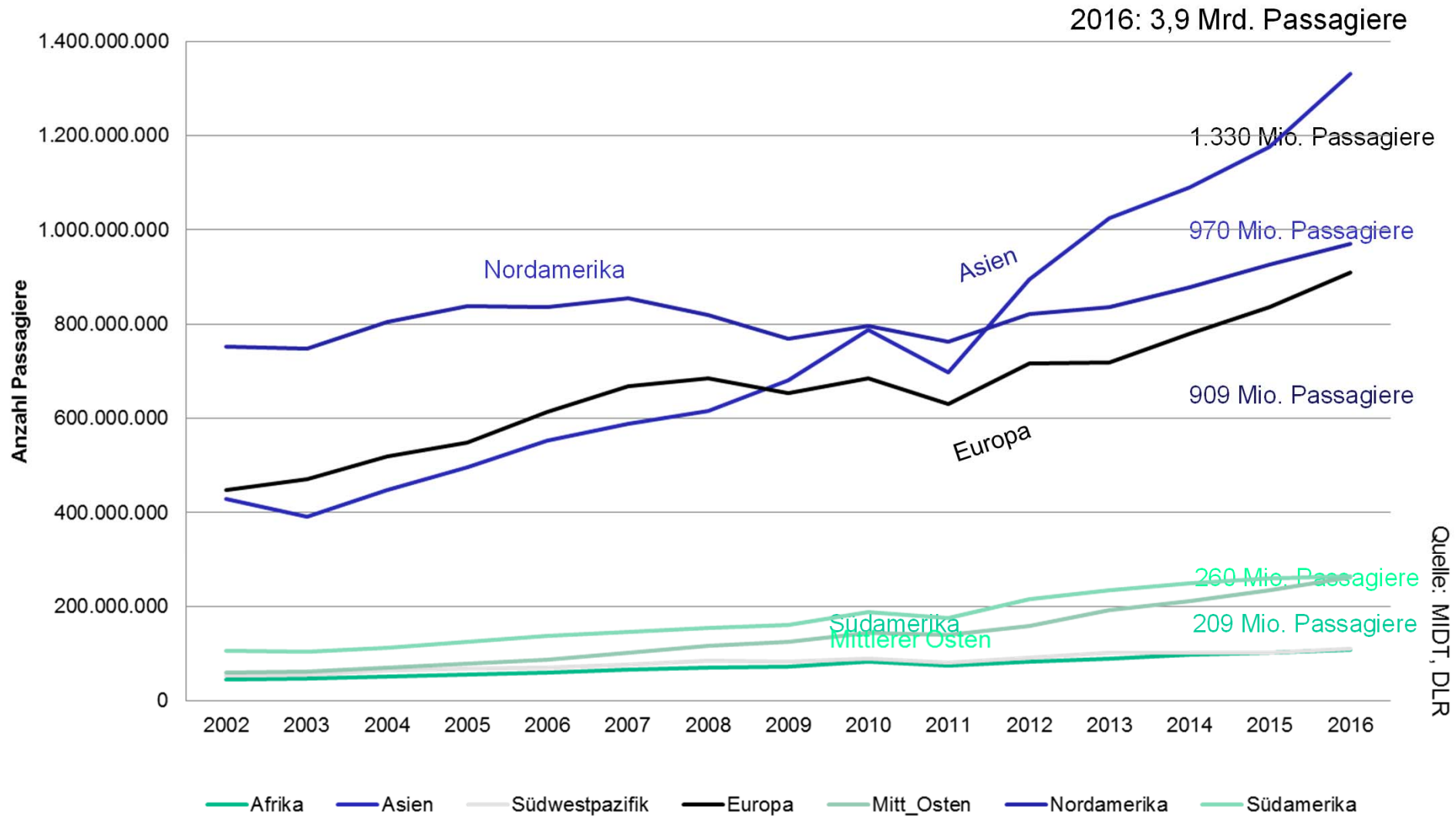


4. Low Cost-Carrier weltweit 2016

Total: Weltweit 2016: 3,9 Mrd. Passagiere und 35,4 Mio. Starts

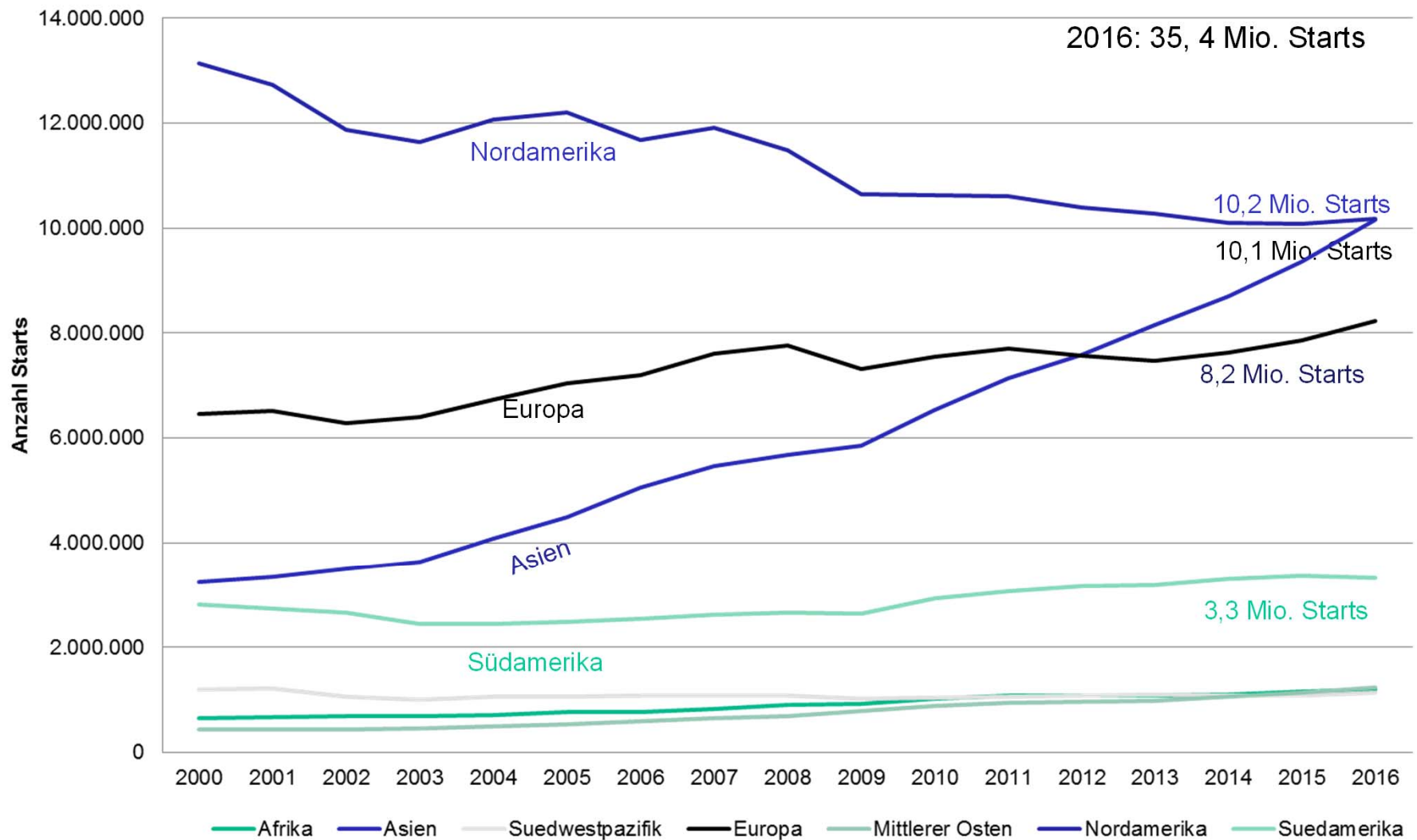
- Rund 100 LCC- Gesellschaften weltweit mit rund 1 Mrd. Passagieren (25%)
- Afrika: 10 LCC mit 11 Mio. Passagieren in 2016 (10% Marktanteil)
- Asien: 35 LCC mit 261 Mio. Passagieren in 2016 (20% Marktanteil)
- Europa: 31 LCC mit 339 Mio. Passagieren in 2016 (38% Marktanteil)
- Mittlerer Osten: 5 LCC mit 30 Mio. Passagieren in 2016 (11% Marktanteil)
- Nordamerika: 7 LCC mit 262 Mio. Passagieren in 2016 (27% Marktanteil)
- Südamerika: 5 LCC mit 74 Mio. Passagieren in 2016 (28% Marktanteil)
- Südwestpazifik (Australien): 2 LCC mit 22 Mio. Passagieren in 2015 (20% Marktanteil)





Weltweite Entwicklung des Passagieraufkommens 2002-2016

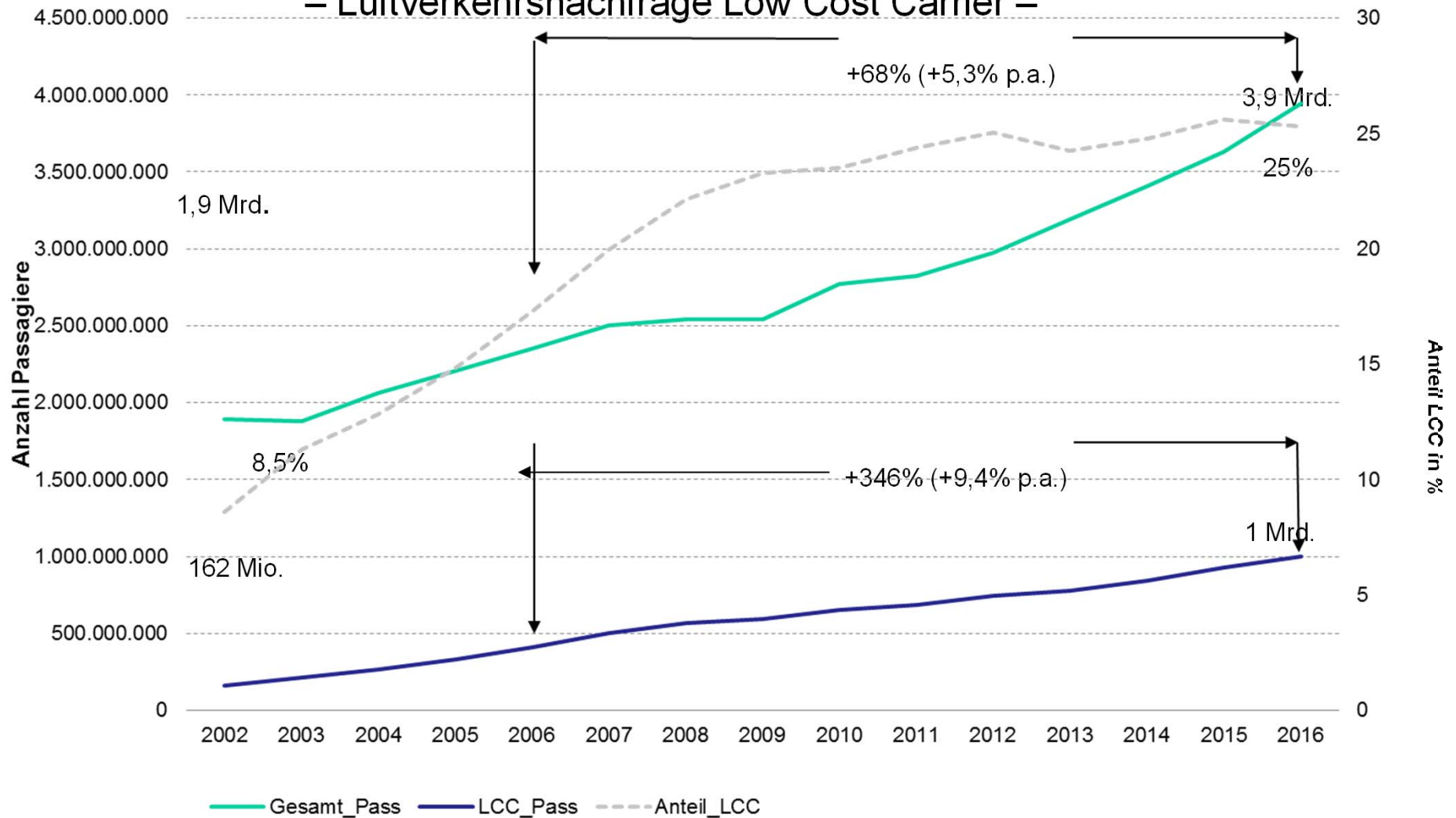




Weltweite Entwicklung des Flugaufkommens 2002-2016



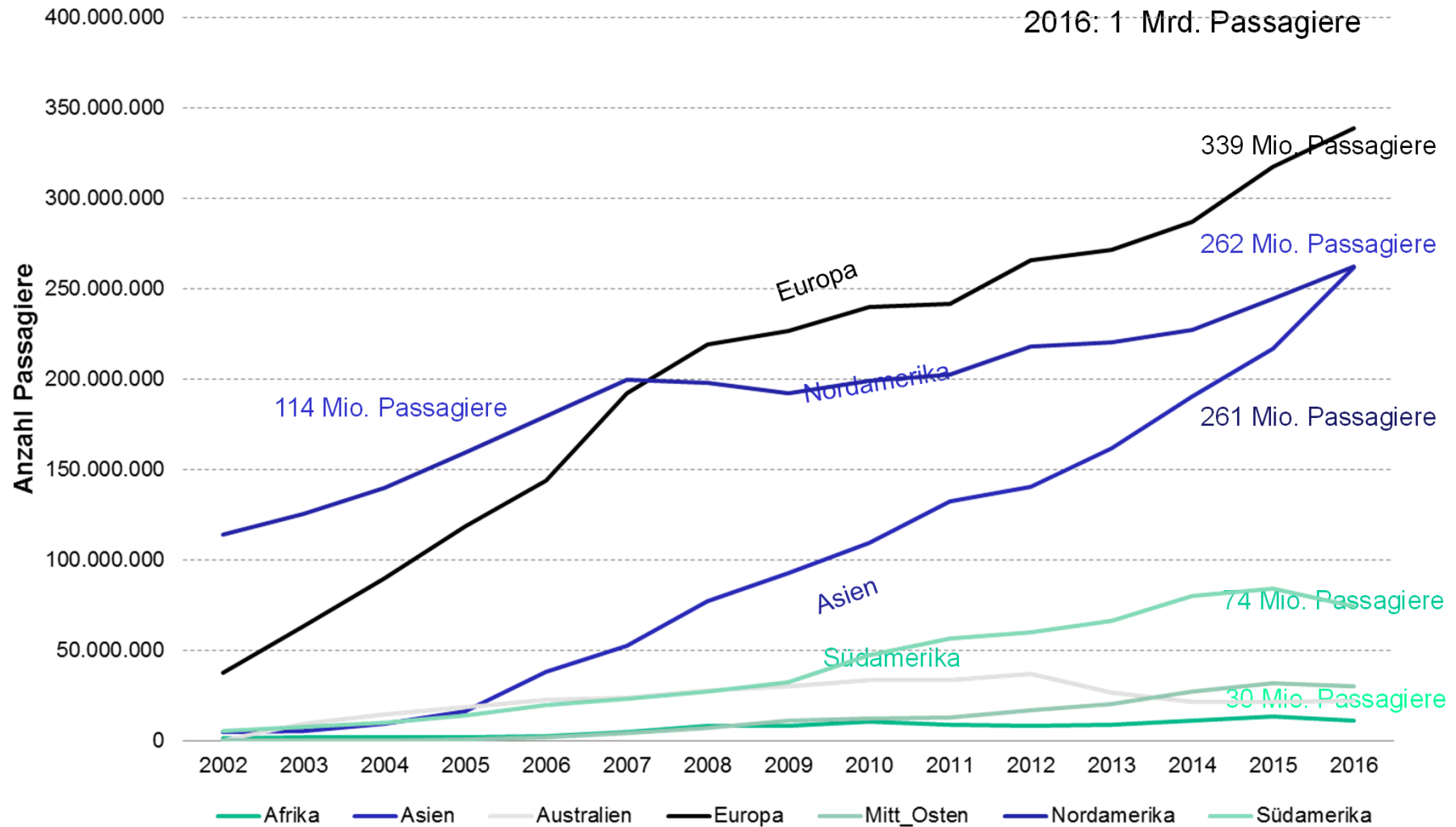
– Luftverkehrsnachfrage Low Cost Carrier –



Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs sowie der Low Cost-Verkehre und deren Anteil

Quelle: Sabre, DLR

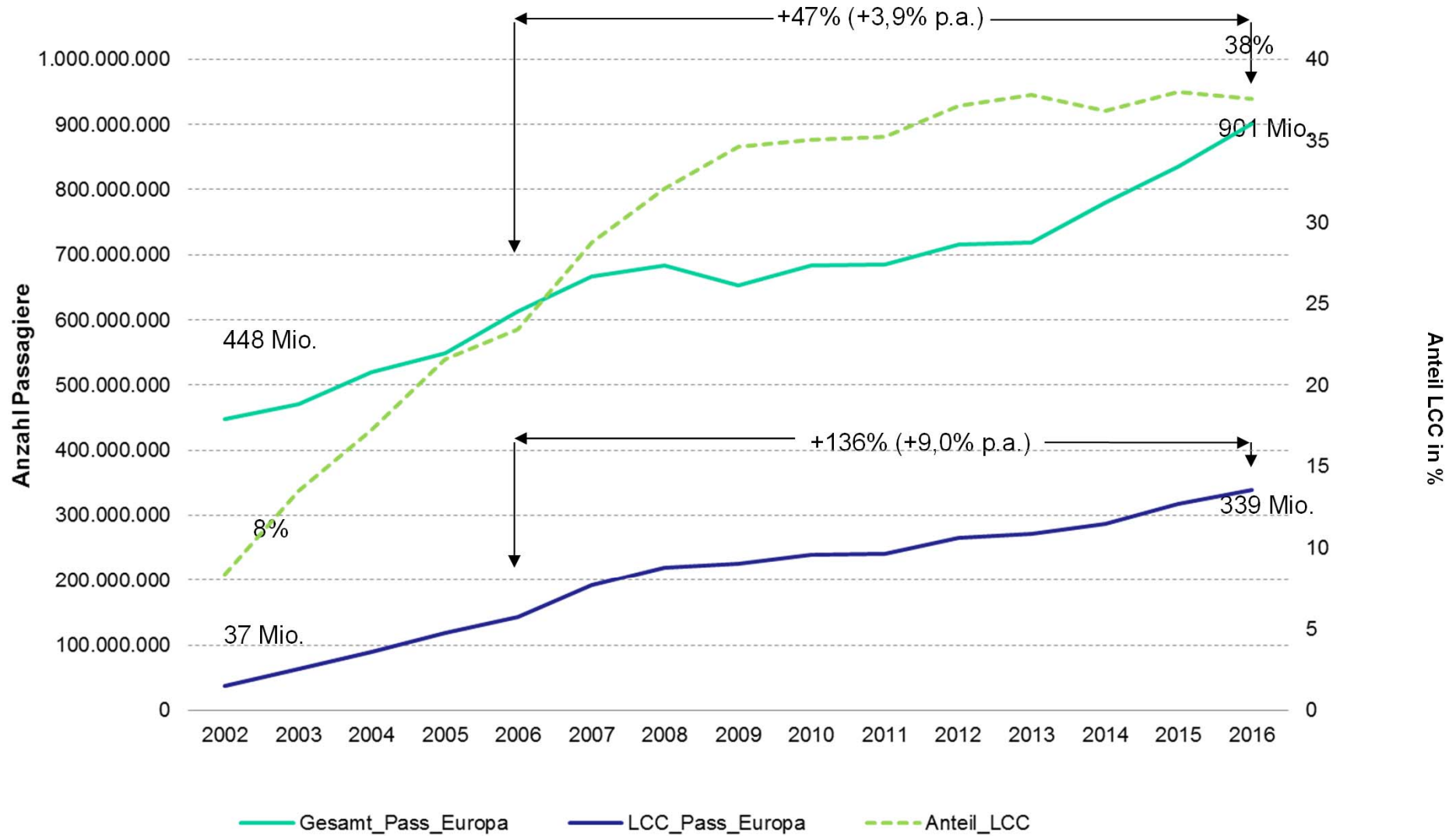




Entwicklung der Aufkommen der Low Cost-Carrier in den einzelnen Regionen

Quelle: Sabre, DLR

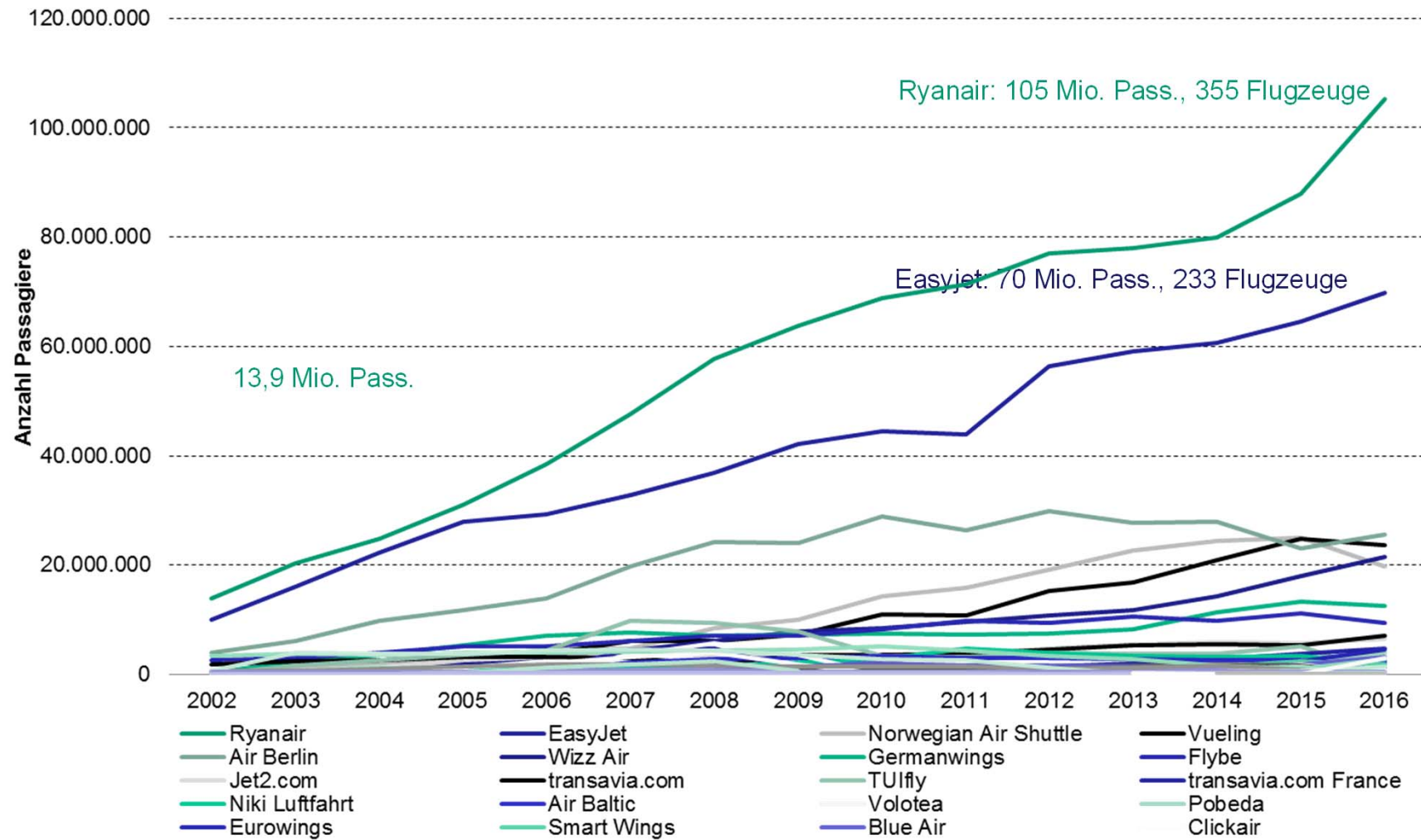




Entwicklung des Luftverkehrs sowie der Low Cost-Verkehre und deren Anteil in Europa

Quelle: Sabre, DLR





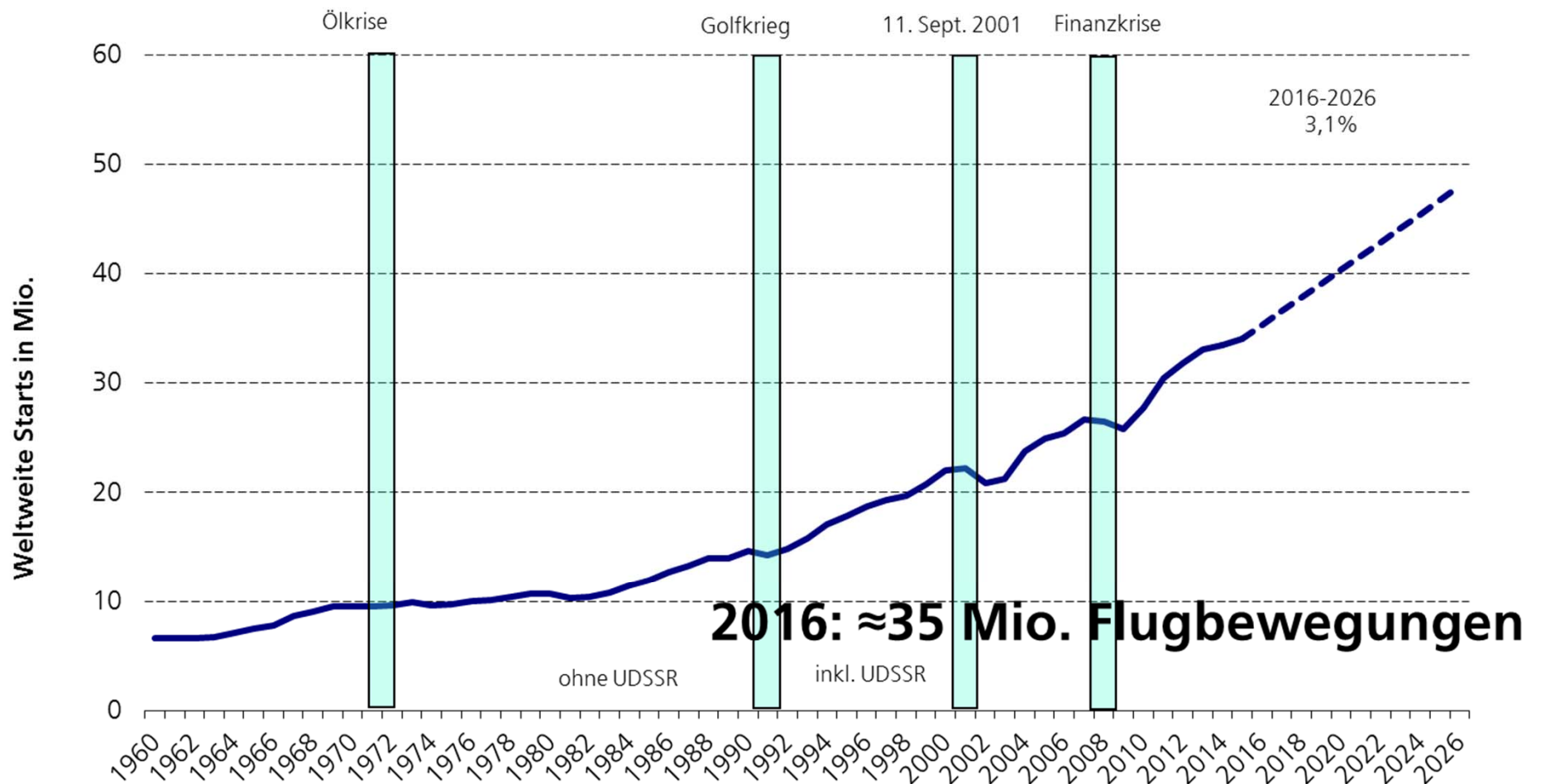
Fluggesellschaftsspezifisches Low Cost-Passagieraufkommens in Europa 2002-2016



Quelle: Sabre, DLR

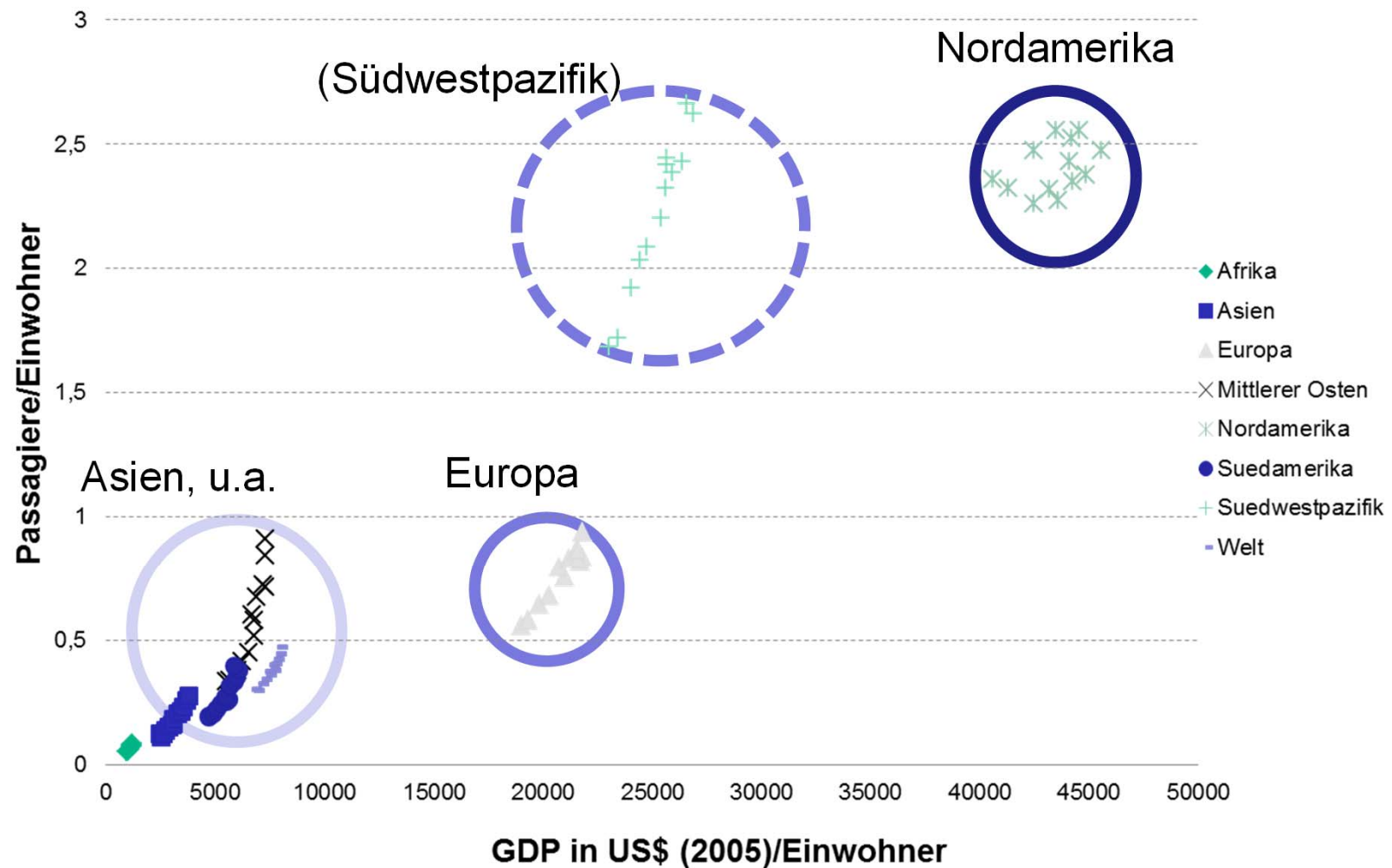


5. Perspektiven des weltweiten Luftverkehrs



Quelle: ICAO, DLR





Passagieraufkommen in Abhängigkeit von der Wirtschaftskraft (2002-2014)

Quelle: Sabre, Worldbank, DLR



6. Zusammenfassung

- Entwicklung

- Stärkste weltweite Entwicklung zwischen 2004 und 2008 mit hoher Ausweitung der Netze
- In vielen Weltregionen wächst der LCC-Verkehr auch weiterhin, besonders in Asien, wobei die Wachstumsraten in Europa geringer werden, in Nordamerika stagniert die Nachfrage generell schon seit 2007
- Weltweit beförderten rund 100 LCC 1 Mrd. Passagiere in 2016; ein Anstieg seit 2002 um rund 59 Mio. jährlich (durchschnittlich rund 14% p.a.)
- Jede Weltregion hat seinen eigenen Wachstumsverlauf aber alle weisen einen mehr oder weniger S-Kurven förmigen Verlauf auf
- Weltweiter Marktanteil der Low Cost-Passagiere liegt bei 25 % in 2016, die Zuwachsraten nehmen ab, neue Konzepte treiben das Wachstum aber weiter voran
- Neue Konzepte der Low Cost Carrier
Durch die zunehmende Sättigung der Märkte versuchen die Low Cost Carrier sich neue Kundengruppen und Geschäftsfelder zu erschließen.



Es kommt zu einem verstärkten Wettbewerb, sowohl unter den LCCs als auch mit klassischen FSNC, u.a. bedingt durch ein verstärktes Angebot an Großflughäfen.

In Europa gibt es erste Langstrecken-LCC-Verkehre u.a. ermöglicht durch die Entwicklung neuer Flugzeugtypen, bzw. Long Range-Versionen bestehender Muster

Förderung von Umsteigeverkehren sowohl innerhalb einer Gesellschaft als auch insgesamt an einem Flughafen

- Verkehrsgenerierung
 - Low Cost-Carrier generieren neue Nachfrage mit der Eröffnung neuer Routen. Diverse Beispiele zeigen einen Generierungseffekt von 5.000 - 10.000 neuen Passagieren im Monat
 - Der Generierungseffekt tritt unmittelbar nach der Eröffnung neuer Strecken auf und hält nur wenige Monate an, dann folgt das Wachstum einem normalen Verlauf
 - Die Nachfragegenerierung der Low Cost-Carrier ist abhängig von der Ausweitung des Netzes. Dies wird in Europa und Nordamerika immer schwieriger, jedoch aufgrund neuer Konzepte ist auch hier ein weiterer Ausbau erkennbar



Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

bei weiteren Fragen:

Dr. Peter Berster
D- 51147 Köln
Linder Höhe
Tel.: (49) 2203-601-4554
Fax.: (49) 2203-601-14554
peter.berster@dlr.de

Dieter Wilken
D- 51147 Köln
Linder Höhe
Tel.: (49) 2203-601-2567
Fax.: (49) 2203-601-12567
dieter.wilken@dlr.de

